Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/5196

15. 09. 89

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Weiss (München), Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN

Flughafen Münster – Osnabrück (FMO)

1. Vekehrssituation des zentralen Münsterlandes

   a) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, das zentrale Münsterland mit seinen Autobahn- und Gleisanschlüssen in Richtung Ruhrgebiet und Bremen/Hamburg sei verkehrlich ungünstig erschlossen?

   b) Wie beurteilt die Bundesregierung die Erreichbarkeit des FMO über die Autobahnanschlüsse Greven und Ladbergen?

   c) Wie groß wäre beim Bau eines dritten A1-Anschlusses die Streckenersparnis und die Zeitersparnis zum Erreichen des FMO gegenüber der jetzigen Situation mit zwei Autobahnanschlüssen?

   d) Kann nach Ansicht der Bundesregierung durch einen dritten A1-Anschluß der Einzugsbereich des FMO vergrößert werden? Wenn ja, auf wie viele Einwohner?

   e) Hat die Bundesregierung bereits „positive Signale" zum Bau des dritten A1-Anschlusses gegeben? Wenn ja, wie sahen diese „Signale" aus?

2. Planungen zum Ausbau des FMO

   a) Seit wann gibt es Planungen zum Ausbau des FMO?

   b) Wie hoch ist der Gesamtinvestitionsbedarf für die geplanten Aus-, Erweiterungs- und Umbaumaßnahmen, aufgeschlüsselt nach Jahren und Investitionsobjekten?

   c) Kann die Bundesregierung die Aussage der FMO-GmbH bestätigen, der Ausbau der Start- und Landebahn sei in einer Größe geplant, „die jedem auf der Welt existierenden Flugzeug den Start und die Landung ermöglicht"?

   d) Welche Maßnahmen – den FMO betreffend – hat die Landesregierung NRW in ihr Landesinvestitionsprogramm aufgenommen und bei der Bundesregierung zur Finanzierung angemeldet? Wie beurteilt die Bundesregierung die einzelnen Maßnahmen? Welche Maßnahmen will die Bundesregierung finanzieren und in welcher Höhe?

3. Wirtschaftlichkeit des FMO

   a) Wie hoch ist der Bilanzverlust des FMO seit Bestehen?

   Wie hoch war seitdem der Betriebskostenzuschuß der beteiligten Städte und Kreise?

   b) Wie beurteilt die Bundesregierung den infrastrukturellen Einfluß des FMO auf die Wirschaft der Region?

   c) Wie viele Arbeitsplätze sind trotz des Flughafens seit 1986 in der Region abgebaut worden?

   d) Wie viele Arbeitsplätze sind unmittelbar durch die Investitionen am FMO in den letzten 3 Jahren neu geschaffen worden? Wie viele dieser Arbeitsplätze sind durch Arbeitskräfte aus der Region besetzt worden?

4. Ökologische Kosten des FMO

   a) Gemäß Planfeststellungsbeschluß vom 21. Oktober 1976 mußte die FMO-GmbH für die Erweiterungsbauten 2,5 ha Neuaufforstungen anlegen.

   Wann und wo ist dies geschehen? Wann und wo ist für den Bau des FMO selbst Ausgleich oder Ersatz geleistet worden?

   b) Wie viele ha Wald wurden für den Bau des FMO gerodet, und wie viele ha naturnaher Flächen wurden darüber hinaus versiegelt?

   c) Wie beurteilt die Bundesregierung die in der Nähe des FMO gelegene „Kroner Heide" hinsichtlich ihres ökologischen Wertes? Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß die „Kroner Heide" als Naturschutzgebiet zu sichern ist? Wenn nein, warum nicht?

   d) Warum ist – nach Erkenntnis der Bundesregierung – das Gelände der „Kroner Heide" bei der Aufstellung des Landschaftsplans „Grevener Sande" Anfang der 80er Jahre nicht berücksichtigt worden?

5. Militärischer Flugverkehr am FMO

   a) Wie viele Starts und Landungen von Militärflugzeugen gab es in den Jahren 1985 bis 1988 am FMO? Welchen Zweck hatten diese Flugbewegungen? Wie viele Militärgüter wurden 1988 am FMO umgeschlagen?

   b) Ist bei einem Ausbau des FMO und einer entsprechenden Erhöhung der Anzahl von Starts und Landungen geplant, die militärischen Tiefflüge im Bereich des Münsterlandes und der Area 2 zu reduzieren? Welche Auswirkungen wird eine Erhöhung der Anzahl von Starts und Landungen auf dem FMO auf den Flugbetrieb an den Fliegerhorsten in Rheine haben?

   c) Ist bei einer Erhöhung der Anzahl Flugbewegungen am FMO zu erwarten, daß die Verbindungsstrecken zwischen der Tiefflugarea 2 und den übrigen Areas geändert werden müssen? Wenn ja, in welcher Weise?

d) Wie kann die Bundesregierung gewährleisten, daß Überschneidungen der zivilen mit der militärischen Luftfahrt nicht zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko für die Bevölkerung werden können?

6. Nachtstarts und -landungen am FMO

   Kann die Bundesregierung ausschließen, daß nächtlicher Postfrachtverkehr am FMO als Einstieg in den generellen Nachtflugverkehr dient? Ist eine Ausdehnung des Nachtflugverkehrs geplant? Dürften außer den Postfrachtflugzeugen auch andere Maschinen der leiseren Kategorien nachts am FMO starten und landen?

7. Sicherheitsvorkehrungen am FMO

   Welche Sicherheitsvorkehrungen sind geplant, um auch toxische, explosive und radioaktive Güter über den FMO umschlagen zu können? Wie hoch ist der prognostizierte Anteil von toxischen, explosiven und radioaktiven Gütern am Gesamtgüteraufkommen des FMO?

8. Flugsicherung am FMO

   Beabsichtigt die Bundesregierung, die Flugsicherung am FMO im Zuge der Neuorganisation ganz auf zivile Stellen zu übertragen?

Bonn, den 15. September 1989

Weiss (München)
Frau Rock
Dr. Lippelt (Hannover), Frau Oesterle-Schwerin, Frau Dr. Vollmer und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333